

## Ettepanek Tartu linna 2030+ üldplaneeringu asjus.

Praeguses üldplaneeringuettepanekus on Vaksali tänava pikendus muudetud magistraaltänavaks eesmärgiga ühendada Riia tänav sadamaraudtee koridori kaudu Turu tänava ja Annelinnaga. Üldplaneering ei täpsusta tänava(te) laiust ega liikluskorraldust, kuid linnavalitsuse tellimisel on koostatud „Tartu linnas sadamaraudtee koridori projekteerimine põhitänavaks. Eskiisprojekt“

([http://info.raad.tartu.ee/uurimused.nsf/236552664d75f727c2256c4b00207453/cb43b4e85bb001b1c225809f003c6568/\\$FILE/AS-0.pdf](http://info.raad.tartu.ee/uurimused.nsf/236552664d75f727c2256c4b00207453/cb43b4e85bb001b1c225809f003c6568/$FILE/AS-0.pdf)), millega on Vaksali tänava pikendus Riia tänavast Võru tn suunal kavandatud 2+2 sõidurajaga. Nimetatud eskiisi taset pikemalt kritiseerimata (*kaasaegne tänavaeskiis käsitleb kindlasti peale ruumivajaduse määratlemise ennekõike tänava ruumikvaliteeti – haljastust, välimööblit, valgustuslahendusi jms*) leiavad allakirjutanud, et 2+2 sõidurajaga tänav on kesklinniku asumi jaoks üledimensioneeritud. Vaadates piirkonna arenguid, on selgelt tajutav, et hoogustuvad nii äride tegevus kui kodude rajamine, mistõttu tuleb keskkonnale läheneda teisiti kui transiidikoridorile ning „sujuv autoliiklus, läbilaskevõime ja takistusteta transiit“ ei ole terminid, mida aktiivse äri- ja elupiirkonna keskkonna juures peaks eesmärkideks sõnastama. 2+2 sõiduradadega tänavate rajamine oleks samm, mis pigem kutsub esile paisutatud liikluskoormuse selmet lahendada sujuvad ühendused linnaosade vahel: teede laiemaks tegemine ei vähenda autode voolu, ikka vastupidi. Siinkohal on paslik meelde tuletada üht üldplaneeringu väljakutset, millest lähtuvalt seda dokumenti koostatakse: „....on suurema osa ööpäevast elav, jalakäijasõbralik, inimõõtmeline aastaringselt toimiva avaliku ruumiga võimalusterohke elamise, õppimise, vaba aja veetmise...koht.“ Suureks eesmärgiks kogu linnas on seatud kergliikluse arendamine ja propageerimine ning inimsõbralikud elupiirkonnad, kuid 2+2 sõidurada läbi kesklinnaga liitunud, kiirelt areneva ja populaarse piirkonna on iseenda seatud eesmärkidele vastutöötamine.

Lisaks eelpool nimetatud asjaoludele asub tulevane magistraaltänav koridor kahe miljöövärtusliku hoonestusala vahel, külgnedes Kastani tänava miljööalaga vahetult. Miljööalade ehitusreeglid on väga ranged, et kaitstav keskkond säilitaks elemendid ja üldise olekustruktuuri, milliste tõttu ta on miljöövärtuslikuks arvatud. Neljarajaline transiidikoridor ja madaltihe miljööpiirkond on omavahel lepitamatus vastuolus ning sellise tänava teostumisel genereeritaks järjekordne linnaehituslik konflikt.

Kõigest eeltoodust lähtuvalt teeme ettepaneku **sätendada üldplaneeringus kokkulepe, et linnaosaid läbivatel uutel magistraaltänavatel, sh Vaksali tänava pikendusel, on autotranspordile kavandatud maksimaalselt 1+1 sõidurada.**

**Lisaks:** leiame, et nii suure ruumilise mõjuga otsuse tegemine ei saa käia ainult planeeringute menetlemisel seadusega kohustuslikuks tehtud avalikustamise kaudu, mis jääb enamasti siiski formaalseks. Kindlasti tuleb jõuda kõikide üksikute piirkonna elanikeni, et saada adekvaatne tagasiside igalt leibkonnalt – Kastani tänavalt, Ropka kortermajadest jne. Parim viis selleks on ükselt uksele küsitlus, mida Aparaaditehas on

valmis nõuetekohaselt (linnavalitsuse ja sotsioloogidega koostöös) eest vedama ja läbi viima. Selline otse huvigrupilt hangitud teave aitab mõista, milliseid arenguid ja millistel põhjustel elanikud soovivad ning millistega nad nõus ei ole. Küsitlusega saame peale hakata kohe, et enne valimisi ja üldplaneeringu kehtestamist oleks vastused teada.

Lugupidamisega,

Urmas Laur, Aparaaditehas

Sten Tikk, Hektor Design Hostel

Kase tn 1 KÜ, Kadri-Ann Sumera

Kastani 183 KÜ, Signe Valjala